

令和8年度 第2回 新見市地域公共交通会議議事録

日時 令和8年8月27日（木）10：00～11：40

会場 新見市役所南庁舎 3階大会議室

1. 開 会

会議の成立を報告

2. 会長挨拶

3. 協議事項（3件）

1）「新見市地域公共交通計画（別紙：地域公共交通確保維持事業）別紙」の変更について

- ・ 事務局より資料1－1～1－5により説明

（会 長） 外循環線を右回りと左回り交互にするということですが、内循環線はしなくていいのですか。内循環線も、今この場で変えてもいいのかなと思いますが、いかがでしょうか。

（事務局） 内循環線について、実は昨年に1週間全便に乗込調査というのをしております。その結果を見ましたら、一中前と宗金間で、乗って降りられる方は率にしたら約3%ということで、あまりこの中だけで利用される方は少ないという判断をしています。

また、本来は周りを固定することで、できるだけ利用者の方にわかりやすいような運行にしたいと思っておりましたので、外循環線は半分周りを交えることになりましたが、内循環線はこのままの周りで行かせていただければと思っております。

（会 長） バス停の時刻表はどういう形になっていますか。
この変更によって、混乱を引き起こすようなことになるのか、それともわかりやすくきちんと分けて表示されているのでしょうか。

（事務局） 時刻表につきましては、停留所に合わせ、その停留所を基本とした時刻表を貼っており、北進と南進の主な停留所も合わせて記載しております。10月から変更する場合にも、時刻表も改めまして、利用者の方にわかりやすいものにさせていただきます。

（委 員） 外循環線に、北進中とか南進中とかの表示が入っていたらわかりやすいと思いますがどうでしょうか。

（委 員） 方向幕には、市街地循環バスという表示が今なされております。南進中、北進中であるということは、基本的には車の向きで把握していただけるものだと考えています。

（※後日、方向幕に北進中・南進中の表示があることを確認）

（専門員） 今回、おそらく利用者の方の使い方に合っていなかったということで、変更がかかると思うのですが、そういった利用者の利用の仕方については、

どうやって把握されているのでしょうか。

(事務局) 実際、今回この状況がわかったのは、新見北部・神郷乗合タクシーの運行事業者から、直接渡辺病院に行ける便がないというご指摘いただきまして、私どもで確認をしたところ、現在の状況でした。

そのため、北部からの利用者の方には、路線バスや市営バスをご案内して、渡辺病院に行けるように運用しておりましたが、今後は「ら・くるっと」で行けるように完結することが当然必要ではないかということで、今回の変更に至ったものです。

(会 長) 今回の2便化になって以降、OD調査のような、どこで乗ってどこで降りているかという調査はされていますでしょうか。新しい状況になっておりますので、ぜひ今年度中のできるだけ早い時期に、このOD調査をやっていただければと思います。

(専門員) OD調査を実施されて、利用者が実際どういうふうに乗っているのか具体的に今後見えてくると思います。昨年度の議論の中で、具体的にどう回るかという議論が少なかったという話ですので実際お客さんが十分に使われるかっていうことが重要だと思いますので、どういう風に回るかということも含めて、今後はこの場で議論をしていただきたいと思います。

(会 長) この案件は、計画自体の変更ということで、一部の変更ということになりますので、皆様に承認していただくかどうかお諮りする必要があります。この変更につきまして承認いただける方、挙手にて意思表示をお願いいたします。

【協議事項1） 承認】

2) 「新見市予約型乗合タクシー「新見東部乗合タクシー（仮称）」の実証運行について

3) ふれあい送迎バスの路線休止について（新見東部地域）

・ 事務局より資料2-1・3-1により、一括して説明

(委 員) 東部乗合タクシーの場合には「ら・くるっと」の結節点である運動公園口が結節点になるべきところを、待合所などもないので新見駅という説明でした。それでいくと、神郷や北部の「ら・くるっと」との結節点は、横見とか上市市民センターになっていますが、そこから新見駅まで延ばしていただくということではできないのでしょうか。理由は、あまり変わらないと思うのですが。

(事務局) 市としましては、この東部を導入の中で、新見駅まで入れるというのも1つの実証だと考えていますので、その運行の様子を見まして、来年以降、結節点についても、見直せるところは見直していければと考えております。このタイミングで他地域を合わせてということは今のところ考えていませんので、そこは御理解いただきたいと思います。

(委 員) 今回の東部の実証運行により、新見駅まで結節点を伸ばすってところのどういう状況を検証する予定ですか。

(事務局) 例えば、駅に接続される利用者が多いかどうかっていうのは1つのデータに

なると思いますし、毎年利用者のアンケートをとっていますので、その自由記述なんかも反映させていただければと思っています。

(委 員) この新見駅に結節点を設けるということに関しましては、いろんなご意見が出たように、他地域の方も新見駅まで入れればいいじゃないかというような、ご意見に繋がってくるのだと思います。

こういったいわゆる支線の交通については、やはり既存のバスとの結節を基本として、新見市であれば市街地循環の「ら・くるっと」に結節させるという考えは、やはり維持していくことが大切だと思います。

「ら・くるっと」への接続というものを考えるならば、例えば城山などの新見駅ではないところとする考え方もできるんじゃないかと考えています。交通網の中心地である新見駅に、乗合タクシーを入れたら、今後全部入れてしまうというような流れにもなり、そうすると既存の交通を崩壊させかねない案件にもなるのかなと思います。

(事務局) 今回の導入についても、これまでどおりタクシー事業者やバス事業者と、事前に協議をさせていただきまして、合意終えた範囲で対応させていただくように思っています。もちろん、民業の圧迫は市としてもできないと考えているため、今後も協議をさせていただければと思っております。

(委 員) 新見駅が結節点になるような乗合タクシーの地域がどれだけあるのかということや、そもそも利用される方が皆さん本当に高齢で、さらにおうちに家族の方もいらっしゃらない方に限られることも考えられるため、そんなに路線バスに影響が出ないのではないかなと思います。

また、「ら・くるっと」や他のタクシーに乗り継ぐ際には、段差があることや荷物を持った状態だと高齢の方は難しいと思いますので、弱者に目を向けるという意味で、その他の乗合タクシーの地域で新見駅まで行きたいという方がいらっしゃる地域があるのかも含め、ぜひ利用の調査をしていただくのもいいのかもしれないかもしれません。今後進むことを切に願っております。

(事務局) いろいろ検討して参りたいと思いますが、今の意見にありましたような、通常のバスや乗合タクシーに乗れない方、いわゆる福祉有償運送の対象となる部分と公共交通の部分っていうのは、事務局としてもきっちりさび分けする必要があると思っておりますので、そこはご理解いただければと思います。

(会 長) 利用者からすると、もちろん目的地へそのまま行けるっていうのが一番いいに決まっていますが、ただ同時にサービスを提供する側からすると、非常に遠くまで行ってしまうと、次のお客さんに対してこの車が帰ってくるまでの時間がかかってしまいますので、提供できるサービスが下がってしまう。どこでバランスをとるのかなという議論が必要だと思います。

今年度から、内循環線と外循環線の2台化した「ら・くるっと」を走らせ、エリアも広げたこともありますので、そこへ接続していただくというのが本来基本なのかなという気もします。

ただ、一方で、乗合タクシーの市内への乗り入れを希望される声があること

も事実でございますので、そこをもう1回考えたほうがいいのではないかなと思います。きちんと誰もが理解できるルールがないといけないので、ルールづくりをきちんとしていく必要があると思いますし、それをこの会議で決めていくということになろうかと思います。

(委 員) 新見駅に入れるということ自体が制度的にどうなのかというところで運輸支局の方のご意見もお伺いしたいのですが、新見駅は新見市における交通網の中心地点であって、結節点を既存の公共交通が存在しているところの端の部分より中にいれることは問題ないのでしょうか。

(専門員) 区域外の新見駅を結節点として設定して、乗降するのは、制度的には可能です。

可能ですが、今いろいろ意見が出ていとおりで、他地区とのバランスだとか、「ら・くるっと」や路線バスもあるっていう中で、新見市としてどの交通を一番重要視してどこにどうつなぐのかっていうところがまず基本になってくると思います。

(専門員) ちょっと追加になりますが、他地域では、乗合タクシーの導入が進んだ結果、タクシーとの競合になってしまって、タクシー事業者が撤退することに繋がりが、その結果として乗合タクシーの担い手もいなくなるような事例が起きそうになっている地域もあります。既存の交通事業者との競合とかそういう詰めをしっかりと考えていただけたらなと思います。

(会 長) 運転手不足により、お客さんいる路線でも撤退中みたいな状況ですので、少しその辺りはバランスの中に、周辺の状況とか公共交通体系全体の話が入ってこないといけないのかなというふうには思っております。

(事務局) 新見市として公共交通をどう考えているかということについては、公共交通は「ら・くるっと」だけ、それから乗合タクシーだけで成り立つものであるとは到底思っておりません。

乗合タクシーは、あくまで公共交通の路線バスや「ら・くるっと」を補完しているものであると考えています。一方で、「ら・くるっと」沿線外の地域の皆様にとっては、大変重要な地域の足になっているというのも現状です。

そうした中で、タクシーの事業者や備北バスの営業部分っていうのは、当然、想定しております。実証運行という中では、この市街地乗り入れることにより、「ら・くるっと」や民間のタクシーの皆様方にどういった影響が出るかっていうのも調査をしていくつもりです。

また、新見駅の方に乗合タクシーを入れることによって「ら・くるっと」の需要が減るというお話については、市としては減るという認識はしておりません。乗合タクシーのご利用の中で一番多いのは、病院や買い物のスーパーですので、今の利用であれば、例えば渡辺病院や長谷川病院、店であるとフレスタやプラザといったところに行こうとすると、新見駅からどうしても

「ら・くるっと」への乗り換えであるとか、民間のタクシーをご利用していただいて、駅から移動していくことになります。どうしてももう1つの交通

体系が入ってくるものと思っております。

その結節点として、新見駅はバスもタクシーも両方使えるという部分で、選択肢を広げることに繋がるため、今回新見駅を入れさせていただいたものです。

(委 員) 利用者のことを考えましたら、新見駅がいいのかなとも思います。
ただ、新見市の北部乗合タクシーを運行するときに、最初から千屋や福本の方は駅まで行きたいという話が複数あったりしましたし、横見は雨ざらしになるからトイレもいけんという話の中で上市市民センターを結節点に加えたこともありました。

今回の東部を新見駅まで乗り入れることにすると、神郷や新見北部もそうしてほしいとなることが目に見えます。そうなるとなんかこれまでの根本が全然変わってくるのかなあということを心配しています。

(委 員) 1つ代替案として、例えばトイレがあったり、ある程度整っているというところであれば、新見駅のかわりに市役所の方を結節点としてはどうでしょうか。

やはり、新見駅はあまりにどこの地区からもうらやましがられる結節点であるし、今後の影響が大きいと思います。

(事務局) 事務局としましても、皆さんの意見を踏まえ、合意をいただいたもので進めていきたいと思っておりますので、ちょっともう一度会議を調整させていただければと思います。皆さんよろしくお願いいたします。

【協議事項 2） 3） 継続審議】

4. 報告事項（1件）

1）芸備線再構築協議会及び幹事会について

・事務局より資料4－1により説明

(会 長) 先ほどの説明の中で、最終的にはこの地域公共交通会議でそのあとの話を決めていくとありましたが、3年前というかスタートする時点では再構築した姿を作ってくれることを期待していたんですが、そうではなく鉄道が残るか残らないかというのが決まった後は地元でやれと、そういうことでよろしいですかね。

(事務局) 地元でやれと直接的には言われてはいないですが、やっぱり地元の公共交通事情が分かるのは、その基礎自治体である新見市や庄原市であると考えられますので、その中で示されたモードに対して、どのように利便を上げていくかという協議をまた皆さんでさせていただければと思っています。

(会 長) 仮に来年の3月ぐらいに答えが出たとして、そのあそここの会議で何かを議論を始めるとなるとまた時間かかってしまう気がするので、事務局の中で、どのぐらいのタイミングで議論を始めるのか、またはもうすでに検討しているのか、お考えありましたら教えてください。

(事務局) どちらの状況になるかというのは、3月ごろに構成員が承認するような形を

とるものだと考えております。ただ、決まってから動くというわけでは遅い
と思っておりますので、今のところはまだそこまで具体的話はできておりま
せんが、今後どういう流れが必要であるかということを事務局としましては
把握しまして、それに向けてどちらになっても議論が進められるような準備
を進めていきたいなと思っております。

(委 員) 併走している芸備線の方っていうのはどれぐらいの利用があるのでしょうか。
(事務局) 実証バスが動いている平日につきましては、芸備線がそのまま運行している
状況ですので、朝、例えば高校生が通学に使って 20 名程度が乗っているとい
う説明をさせていただいたバスに対して、芸備線にも 10 名程度が乗られてい
ます。そのうちの高校生のお子さんは、バス酔いをされるなどといった事情
により、5 名程度はずっと芸備線に乗られているという状況は把握しており
ます。

(委 員) 朝夕のその時間以外の利用っていうのはどんな感じですか。
(事務局) バスについては、乗込調査の状況では、0 人の場合もありますが、2、3 名
の方が乗られている現状です。鉄道につきましては、実際乗って確認してい
ないのですが、沿線から見る限りですと 1 名、2 名の状況を確認した日があり
ます。

5. その他

(専門員) 今日継続的な審議になった新見東部地区の乗合タクシーについて、国交省の
補助事業に位置付けられていると思いますので、今年度中に事業は一旦完了
していただく必要があるかと思えます。
スケジュール感に注意していただいて、結果補助金を受け取れなかったって
いうことだけは避けていただきたいと思います。

(委 員) 今回は実証運行ということなので、事務局においても、もう 1 歩踏み込んだ
形で、新見駅を結節点として提案をしたものと理解しています。この新見
駅を結節点としたのは、説明があったように、新見駅が目的地ではなく、そ
こから乗り換えて、長谷川病院、渡辺病院、フレスタなどに行ってもらわな
ければいけないとすると、条件的にはあんまり変わらないのかなとも思いま
した。今後ルールづくりを明確にして、皆さんに説明できるようにしてい
ただければいいのではないかなと考えています。

(委 員) 今度の東部地域で、下熊谷まで入ると非常に中心市街地に近い部分まで、乗
合エリアを設定されるということになります。さらに結節点を設けようと
思うと、特に東部地域は結節点に使えるような施設がないので、その辺が難
しかったのかなと思います。

6. 閉 会